

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

**zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki
w paliwie żeglugowym, w tym sposobu jej oznaczania²⁾**

Na podstawie art. 13f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 października 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposobu jej oznaczania (Dz. U. poz. 1665) wprowadza się następujące zmiany:

1) odnośnik nr 2 otrzymuje brzmienie:

„2) Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz. Urz. UE L 132 z 21.5.2016, str. 58–78).”;

2) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. 1. Zawartość siarki w oleju żeglugowym typu diesel (Marine Diesel Oil - MDO) oznaczającym paliwo żeglugowe zdefiniowane dla klas DMB w tabeli I PN-ISO 8217 ”Przetwory naftowe - Paliwa (klasa F) - Specyfikacje paliw żeglugowych”, wprowadzanym do obrotu na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej nie może przekraczać 1,50% m/m.

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz. Urz. UE L 132 z 21.5.2016, str. 58–78).

2. Zawartość siarki w oleju napędowym żeglugowym (Marine Gas Oil - MGO) oznaczającym paliwo żeglugowe zdefiniowane dla klas DMX, DMA i DMZ w tabeli I PN-ISO 8217 "Przetwory naftowe - Paliwa (klasa F) - Specyfikacje paliw żeglugowych", używanym lub wprowadzanym do obrotu na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej nie może przekraczać 0,10% m/m."

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER GOSPODARKI
MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ**

W porozumieniu:

MINISTER ENERGII

DYREKTOR
Departamentu Gospodarki Morskiej
Katarzyna Górska-Jędrzejka

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

wz. Dyrektora
Departamentu Prawnego
NACZELNIK WYDZIAŁU



Adam Krukowski

26/09/2018

8 Kąkol
26.09.2018 r.

UZASADNIENIE

Projektowana zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 października 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposobu jej oznaczania (Dz. U. poz. 1665) wynika z potrzeby dokonania ściślejszej transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz. Urz. UE L 132 z 21.5.2016, str. 58–78), zwanej dalej „dyrektywą 2016/802”. Proponowane doprecyzowanie dotyczy dwóch pojęć, tj. „oleju żeglugowego typu diesel” oraz „oleju napędowego żeglugowego”, które odnaleźć można w art. 2 pkt d oraz pkt e dyrektywy 2016/802.

Dyrektywa 2016/802 dokonała ujednoczenia tekstu dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz. Urz. WE L 121 z 11.5.1999, s. 13.) wraz z jej kolejnymi zmianami, wprowadzonymi kolejno: rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1882/2003 (Dz. Urz. WE L 284 z 31.10.2003, s. 1.); dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/33/WE (Dz. Urz. WE L 191 z 22.7.2005, s. 59.); rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 219/2009 (Dz. Urz. WE L 87 z 31.3.2009, s. 109.); dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/30/WE (Dz. Urz. WE L 140 z 5.6.2009, s. 88.); dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, s. 1.). W związku z uchynieniem dyrektywy 1999/32/WE i zastąpieniem jej przepisami dyrektywy 2016/802, w pkt 1 projektowanego rozporządzenia przewidziano zmianę odnośnika do tytułu rozporządzenia informującego o wdrażanym akcie normatywnym ustanowionym przez instytucje UE.

W wyniku bieżącej analizy przepisów krajowych dotyczących implementacji ww. aktu zidentyfikowano zasadność zapewnienia ściślejszej harmonizacji pojęć „olej żeglugowy typu diesel” oraz „olej napędowy żeglugowy”, użytych w § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 października 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposobu jej oznaczania z pojęciami, które odnaleźć można w art. 2 pkt d oraz pkt e dyrektywy 2016/802, co odzwierciedla zmiana zaproponowana w pkt 2 projektu rozporządzenia.

Obecny § 3 rozporządzenia posługuje się nieaktualnym już brzmieniem zawartym w artykule 1 pkt 2 lit. d dyrektywy 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lipca 2005 r. zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych. Aktualizacja tego brzmienia staje się zasadna w szczególności w kontekście spodziewanego od 2020 r. pojawienia się na rynku nowych rodzajów paliw żeglugowych w konsekwencji wymagania, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b dyrektywy 2016/802.

W celu harmonizacji z dyrektywą 2016/802 zawarte w § 3 zmienianego rozporządzenia sformułowanie „paliwo żeglugowe, którego lepkość i gęstość mieszczą się w zakresach lepkości oraz gęstości zdefiniowanych dla klas” należy zastąpić sformułowaniem „paliwo żeglugowe zdefiniowane dla klas”.

Modyfikacja ta wskazywać ma, że kwalifikacja paliwa jako „olej żeglugowy typu diesel” oraz „olej napędowy żeglugowy” opiera się na wszystkich parametrach wymienionych w tabeli I normy ISO 8217 „Przetwory naftowe - Paliwa (klasa F) - Specyfikacje paliw żeglugowych”, a nie jak mogła sugerować to wcześniejsza wersja, tylko na dwóch z wymienionych tam parametrów, tj. na gęstości oraz lepkości. Doprecyzowanie takie ma na celu uniknięcie ewentualnych nieporozumień interpretacyjnych, które mogłyby powodować, że dowolne paliwo zgodne z ISO 8217 tylko w odniesieniu do gęstości i lepkości, niezależnie od tego, czy pozostawałoby ono zgodne z ISO 8217 pod względem pozostałych parametrów wskazanych w tabeli I tej normy, uznane mogłoby zostać za paliwo żeglugowe.

Oferowane obecnie na rynku paliwo żeglugowe spełnia standardowo wymagania normy ISO 8217 nie tylko w zakresie lepkości i gęstości, ale również w zakresie pozostałych parametrów wskazanych w tabeli I normy ISO 8217. Prawidłowość ta mogłaby hipotetycznie ulec jednak zmianie od 2020 r. wraz z pojawianiem się na rynku nowych rodzajów paliw w konsekwencji wymagania, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b dyrektywy 2016/802.

Projektowana zmiana obecnie nie będzie mieć praktycznego wpływu na realizację wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, nominalnie zapewni natomiast ściślejszą harmonizację z wymogami dyrektywy 2016/802 i zapewni odpowiednie jej wdrażanie również po 2019 r.

Miarkując wagę harmonizacji prawa krajowego z prawem UE w § 2 projektu zaproponowano termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Termin ten pozwoli zapewnić ściślejszą harmonizację przepisów krajowych z prawem UE wystarczająco wcześniej przed rozpoczęciem stosowania wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b dyrektywy 2016/802.

Nie zachodzi konieczność przedstawiania projektu rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Przedmiotowa regulacja nie wywiera wpływu na działalność mikro przedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony również na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposobu jej oznaczania</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (ministerstwo wiodące) Ministerstwo Energii</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk – Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Paweł Banaś, Główny specjalista, Departament Gospodarki Morskiej; email: pawel.banas@mgm.gov.pl; tel. +48 22 583 8572</p>	<p>Data sporządzenia 06.09.2018 r.</p> <p>Źródło: Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000)</p> <p>Nr w wykazie prac MG MiZŚ 148</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozwiązuje problem niewystarczająco ścisłej transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz. Urz. UE L 132 z 21.5.2016, str. 58–78) w zakresie dwóch pojęć, tj. „oleju żeglugowego typu diesel” oraz „oleju napędowego żeglugowego”, które odnaleźć można w art. 2 pkt d oraz pkt e dyrektywy 2016/802. Niewystarczająco ścisła transpozycja może spowodować problemy interpretacji wymagań dotyczących klasyfikacji i jakości paliw żeglugowych w przypadku spodziewanego od roku 2020 pojawienia się na rynku nowych typów paliw. Jednocześnie, w związku z zastąpieniem dyrektywy 1999/32/WE, zmienionej kolejno rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1882/2003 (Dz. Urz. WE L 284 z 31.10.2003, s. 1.); dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/33/WE (Dz. Urz. WE L 191 z 22.7.2005, s. 59.); rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 219/2009 (Dz. Urz. WE L 87 z 31.3.2009, s. 109.); dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/30/WE (Dz. Urz. WE L 140 z 5.6.2009, s. 88.); dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, s. 1.), dyrektywą 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącą się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych, niezbędne jest poinformowanie w odnośniku do tytułu rozporządzenia o obowiązującym akcie normatywnym ustanowionym przez instytucje UE, wdrażanym ww. rozporządzeniem.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W odniesieniu do ww. pojęć znajdujące się w § 3 aktualnej wersji rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju odwołanie do tylko dwóch parametrów paliwa (tj. gęstości oraz lepkości) wymienionych w tabeli I normy ISO 8217 „Przetwory naftowe - Paliwa (klasa F) - Specyfikacje paliw żeglugowych” zastąpić należy ogólnym odwołaniem do całej tabeli I normy ISO 8217. Przedmiotowa zmiana powodować będzie odwołanie do wszystkich parametrów wymienionych w tabeli I normy ISO 8217, w tym do gęstości oraz lepkości. Tak zmodyfikowane brzmienie przepisu będzie ściślej odpowiadać brzmieniu i wymogowi dyrektywy 2016/802, zgodnie z którym kategoryzacja paliw żeglugowych opierać się ma na wszystkich parametrach tabeli I normy ISO 8217, a nie tylko na gęstości oraz lepkości, jak może to sugerować dotychczasowe brzmienie. Wystarczającym narzędziem interwencji będzie modyfikacja brzmienia przepisu § 3 zmienianego rozporządzenia, gdzie sformułowanie „paliwo żeglugowe, którego lepkość i gęstość mieszczą się w zakresach lepkości oraz gęstości zdefiniowanych dla klas” należy zastąpić sformułowaniem „paliwo żeglugowe zdefiniowane dla klas”. Modyfikacja ta zapewni w efekcie ściślejszą transpozycję dyrektywy 2016/802 i pozwoli uniknąć ewentualnych problemów w interpretacji wymagań. Dodatkowo, w związku z uchynieniem dyrektywy 1999/32/WE, należy zastąpić odnośnik do tytułu rozporządzenia informujący o wdrażanym akcie normatywnym UE, przywołując aktualną dyrektywę 2016/802.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Ze względu na charakter rozwiązywanego problemu i wymóg właściwej transpozycji prawa UE przyjęto, że w krajach członkowskich UE zastosowano rozwiązanie analogiczne do proponowanego w niniejszym projekcie posługując się definicjami w brzmieniu wiernie odzwierciedlającym definicje zawarte w dyrektywie 2016/802.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Producenci paliw żeglugowych	2	Dane własne MGMIŻS	Uwzględnianie wszystkich parametrów tabeli I normy ISO 8217 w klasyfikacji paliw żeglugowych
Dostawcy paliw żeglugowych	11	Rejestry prowadzone przez dyrektorów urzędów morskich	Uwzględnianie wszystkich parametrów tabeli I normy ISO 8217 w klasyfikacji paliw żeglugowych
Armatorzy dokonujący bunkrowania w polskich obszarach morskich	Od kilkudziesięciu do kilkuset rocznie (ok. 500-600 bunkrowań, w tym wielokrotne bunkrowania tych samych armatorów)	Sprawozdania z działalności dyrektorów urzędów morskich	Uwzględnianie wszystkich parametrów tabeli I normy ISO 8217 w klasyfikacji paliw żeglugowych
Dyrektorzy urzędów morskich	3	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 października 1991 r. w sprawie utworzenia urzędów morskich, określenia ich siedzib oraz terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich (Dz. U. poz. 438, z późn. zm.)	Uwzględnianie wszystkich parametrów tabeli I normy ISO 8217 w klasyfikacji paliw żeglugowych

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zgodnie z § 36 Regulaminu pracy Rady Ministrów, organ wnioskujący, biorąc pod uwagę treść projektu rozporządzenia, a także uwzględniając inne okoliczności, w tym znaczenie projektu oraz przewidywalne skutki społeczno-gospodarcze, stopień jego złożoności oraz jego pilność, przedstawia projekt do konsultacji publicznych. Projekt skierowano do konsultacji z następującymi podmiotami wskazując 30 dniowy termin na zgłaszanie ewentualnych uwag:

SHIP - SERVICE S.A.; LOTOS ASFALT Sp. z o.o.; ARCTURUS Sp. z o.o.; OKTAN ENERGY & V/L SERVICE Sp. z o.o.; OKTAN Brzeski, Grzenkowicz S.J.; Związek Armatorów Polskich; Polski Rejestr Statków S.A.; Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków; Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”; Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy; Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych; NSZZ „Solidarność”; Forum Związków Zawodowych; Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej; Konfederacja Lewiatan; Związek Pracodawców Business Centre Club; Związek Rzemiosła Polskiego; Federacja Przedsiębiorców Polskich; Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego. Projekt rozporządzenia udostępniony został w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2018 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Nie dotyczy. Projekt nie będzie mieć wpływu na sektor finansów publicznych.											

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wynikający z przepisów ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000) zakres inspekcji przeprowadzanych przez dyrektorów urzędów morskich w odniesieniu do paliw żeglugowych nie ulegnie zmianie.
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Zapewnienie jednoznaczności przepisów w zakresie klasyfikacji paliw zgodnie z wszystkimi parametrami tabeli I normy ISO 8217, dzięki czemu ograniczona zostanie możliwość ewentualnych nadużyć na rynku paliw żeglugowych.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Zapewnienie jednoznaczności przepisów w zakresie klasyfikacji paliw zgodnie z wszystkimi parametrami tabeli I normy ISO 8217, dzięki czemu ograniczona zostanie możliwość ewentualnych nadużyć na rynku paliw żeglugowych.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu na rodzinę, obywateli oraz gospodarstwa domowe.						
Niemierzalne	przedsiębiorstwa	Ograniczając możliwość ewentualnych nadużyć na rynku paliw żeglugowych, regulacje zapewnią lepsze warunki konkurencyjności.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zgodnie z informacjami udostępnionymi na stronach internetowych producentów paliw żeglugowych (LOTOS Asphalt, Ship-Service Grupa Orlen) uwzględnianie wszystkich parametrów tabeli I normy ISO 8217 w klasyfikacji paliw ma miejsce już obecnie. Z tego względu projekt nie spowoduje praktycznych zmian w obrocie paliwami żeglugowymi przed rokiem 2020, a od roku 2020 poprawi uwarunkowania klasyfikacji i obrotu w przypadku pojawienia się na rynku nowych typów paliw żeglugowych.							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie nie będzie mieć wpływu na rynek pracy w odniesieniu do zatrudnienia lub innych wskaźników.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów nastąpi z chwilą wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, czyli po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów projektu możliwa będzie w przypadku pojawienia się na rynku nowych typów paliw żeglugowych.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		